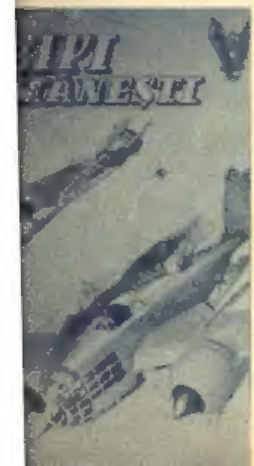
ANUL III. Nr. 46.
25 AUGUST 1943

ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comandor
AL. DEMETR



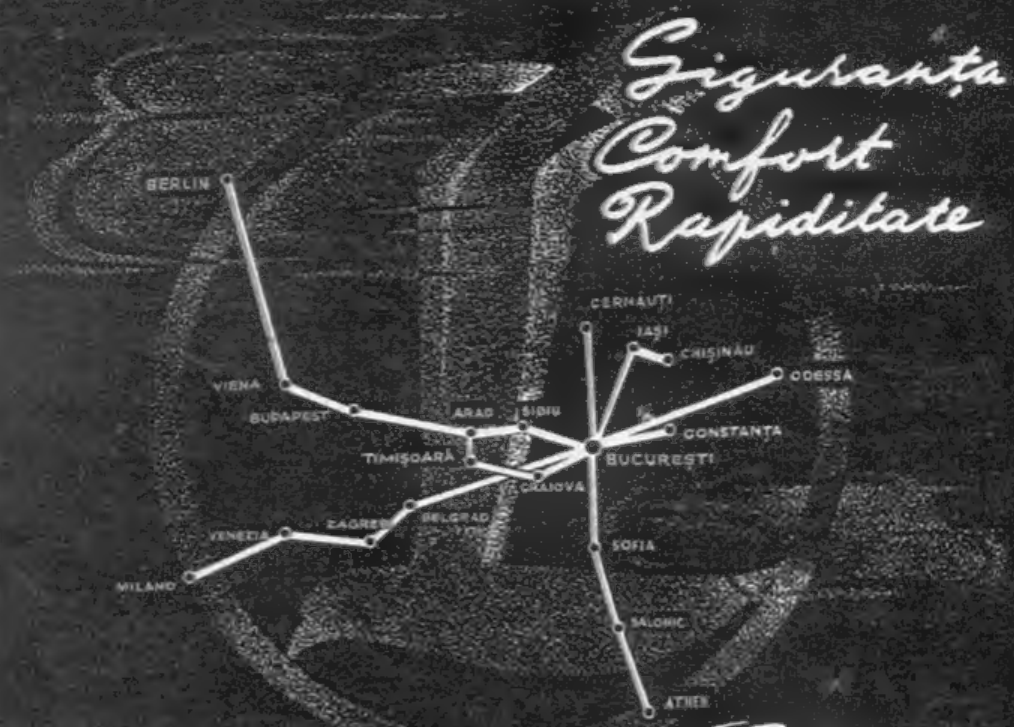
REVISTA „AR
ROMANEȘTI"
INTRAT IN AL III
AN DE APARIȚ

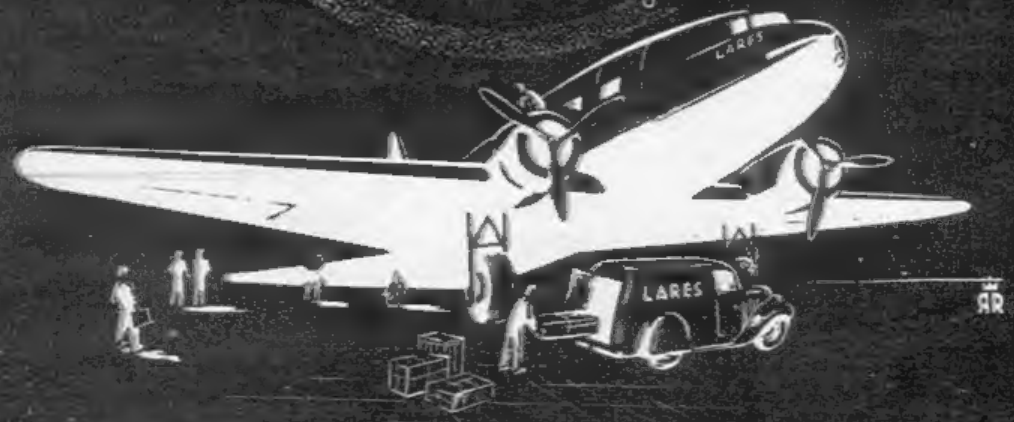
LEI 20

LINII AERIENE
INTERNE
INTERNATIONALE

1943

Siguranța
Comfort
Rapiditate





LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

In ziua de 20 August 1941 — la o lună după declararea războiului sfânt — a apărut revista „Magazinul Aeronautic", **prima publicaţiune a războiului nostru şi în special a activităţii de luptă pe front a aviaţiei militare române.**

Născută din dorinţa de a se pune la îndemâna luptătorilor aerieni şi luptătorilor din fabricile industriei noastre de aeronautică, o publicaţiune în care faptele de arme ale primilor şi munca din interior a celorlalţi să fie cunoscută şi susţinută în mod reciproc, revista „Magazin Aeronautic" s'a răspândit — în primele ei trei numere—pe front şi în fabrici. Ere o publicaţie modestă—ca orice început românesc—„familiară" în ceeace priveşte conţinutul, întrucât se adresa unor suflete ce se cunoşteau şi preţuiau reciproc şi foarte ieftină. Subsecretariatul de Stat al Aerului înţelegând să ofere gratuit această revistă ilustrată luptătorilor aflaţi pe front şi lucrătorilor noştri, gest care dealtfel dăinuieşte şi azi.

După ocuparea Basarabiei prin luptele atât de glorioase ale armatei române—şi în care tinerii noştri sburători au contribuit din plin cu bravura şi sângele lor—revista „Magazinul Aeronautic" a apărut şi în chioşcurile de ziare ale Capitalei şi provinciei, fiind cerută şi citită de publicul românesc, dornic să urmărească faptele de eroism ale aviatorilor români.

Şi treptat, dela cele câteva paginі tipărite iniţial pe o hârtie de calitate inferioară şi în condiţiuni tehnice limitate, revista noastră mai târziu denumită „Aripi Româneşti"—s'a răspândit pe front, în fabrici şi în mereu public într'un format de minimum 24 pagini, pe o hârtie specială adequată foto-montaţiilor artistice ce se executau, având o copertă în două şi trei culori, ajungând la capătul numai a 2 ani să egaleze—uneori chiar să întreacă—ţinuta tehnică a revistelor ilustrate de propagandă străine cari inundă, printr'un foarte larg şi înţelegător sprijin al propagandei din ţările respective — Capitala, oraşele şi târgurile ţării româneşti.

La acest succes de stat şi „substrat" pur românesc, a contribuit din plin—în afară de câţiva lucrătorilor şi conducerea instituţiei „Decia Traiană", unde ne tipărim revista şi cărora pe această cale le aducem mulţumirile noastre—talentul, sufletul şi slova românească a distinşilor şi credincioşilor noştri colaboratori, cari ne-au înţeles strădaniile şi micul nostru gând—**Victoria Neamului**—ajutându-ne, prin pena lor, să fim pe placul luptătorilor, lucrătorilor şi publicului românesc. Revista „Aripi Româneşti"—citită şi apreciată azi şi în capitalele ţărilor aliate—a ajuns la un tiraj de 17.000 exemplare, iar dela 1 Octombrie 1943, în urma cererilor ce ni s'au făcut, la 30.000 de exemplare de fiecare apariţie!

Pentru o revistă românească—citită numai de Români—rezultatul la care s'a ajuns în pragul celui de al III-e an de existenţă, constitue fără îndoială un mare succes! Meritul însă este al tuturor celor cari ne-au ajutat şi în special al Subsecretariatului de Stat al Aerului, care a cinstit conducerea şi pe colaboratorii permanenţi ai revistei cu încrederea lui, acordându-i largul şi înţelegătorul său sprijin fără de care ar fi rămas de sigur, la primele ei începuturi! El are astăzi satisfacţia de a fi deţinut şi împins către succes, o publicaţiune ilustrată, de factură şi conducere pur românească, citită numai de Români şi pusă în slujba exclusiv a intereselor româneşti şi a strălucitei aviaţii române!

„ARIPI ROMANESTI"

Sburători! Revista „Aripi Românești" este publicațiunea glorioaselor voastre fapte de arme. Cei de acasă — pentru liniștea cărora luptați — au dorința și datoria de a vă cunoaște și de a vă păstra în memoria, inima și gândul lor, iar voi obligațiunea de a vă învinge o modestie dăunătoare propagandei ce se face în țară și peste hotare, a contribuției românești în acest război sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toți sburătorii care au avut cel puțin o misiune de război — o ieșire la inamic nu înseamnă un „fapt divers" — cu rugămintea de a ne trimite la redacție: fotografia, numărul misiunilor executate la inamic, faptele de arme mai importante și decorațiunile de război obținute.

Senin și biruitori... (S. M. P. P. K. Stachelscheid)

ARIPI românești în LUPTA

Alimentarea avionului... (Foto Teodosescu)

Comodor av. Comșa Livias, brav luptător aerian în acest război și unul din vechii instructori de bombardament și sbor de noapte. „Vechea gardă".

...stantonescu; cpt. Vodă, ...c și Toma Virgil ...ea grup de bombardament
(Foto Cărăc)

Decorarea unui brav sburător...
(Foto Cărăc)

Șeful Statului Major al Aerului Istre sburători
(Foto Cărăc)

...Să vedeți cum e fost... Un sburător explică în mod sugestiv fazele luptei aeriene pe care a terminat-o victorios
(Foto Teodorescu)

Buna dispoziție este în legătură cu mâncarea și sborul pe front

Un grup compact de sburători aflați pe frontul de Est
(Foto Cărăc)

„TREBUIE SĂ FII MAI PRESUS DE VIAȚA ȘI DE MOARTE, CONSACRÂNDU-TE TOTAL PATRIEI...

„TREBUIE SĂ-ȚI CONSIDERI SUFLETUL NEMURITOR ÎN SERVICIUL PATRIEI.

„DUPĂ CE AI DAT — PÂNĂ LA CAPĂT — TOATE FORȚELE TALE FIZICE ȘI SPIRITUALE, NU-ȚI DEZONORA NUMELE PREDÂNDU-TE VIU INAMICULUI".

(CODUL ONOAREI MILITARE JAPONEZE)

CRONICA RĂZBOIULUI de 3

Operațiunile dintre 15 Iulie — 15 August 1943

de

ROMULUS SEIȘANU

Quadrimotor american forțat de vânătoarea românească să aterizeze (S. M. P.)

Formațiune din unul bombardier american doborît (S. M. P.)

Activitatea aviației beligeranților în mijlocul verei anului 1943 se poate împărți în două: aceea a aviației de luptă propriu-zisă în zonele bătăliilor de pe teatrele de război din răsăritul Europei și din Extremul Orient și aceea a aviației de bombardament, fie împotriva orașelor deschise, a populației civile și a monumentelor artistice și religioase, cu caracter terorist, fie împotriva obiectivelor militare.

Pe frontul oriental european — acolo unde s'au angajat giganticele bătălii de uzură și de material din regiunile Orel și Bielgorod; ca și celelalte bătălii cu caracter local de la sudul lacului Ladoga, dintre Viasma și Smolensk, dintre Orel și Briansk, din regiunea Donețului mijlociu, depe Mius și din sectorul Cubanului — aviația germană și cea română au contribuit într'o mare măsură la obținerea succeselor defensive prin sprijinul puternic ce -au dat trupelor de uscat, prin atacurile necontenite ce le-au susținut împotriva formațiunilor aeriene inamice, ca și împotriva obiectivelor militare și a mișcărilor de trupe din spatele frontului sovietic. Cum forțele sovietice au întreprins numeroase atacuri în scop de străpungere, atât pe Mius, cât și în spațiul capului de pod dela Cuban, *aviația română*, în colaborare cu cea germană, a îndeplinit misiunile grele ce i s'au încredințat în mod exemplar. *Rapoartele germane au subliniat de repetate ori atacurile încununate de succes ale avioanelor noastre de bombardament și de vânătoare în cursul luptelor ce s'au dat pe frontul Mius și în spațiul capului de pod Cuban. În ziua de 12 August, după un raport german, „o puternică formațiune de avioane de bombardament române a atacat cu efect deosebit de bun cazărmi și poziții de artilerie sovietice".*

Aviația germană de luptă și de bombardament în cursul marilor bătălii dela sud de Bielgorod, vest de Orel și vest de Viasma, a dat un sprijin prețios trupelor de uscat germane ușurându-le mult apărarea prin loviturile zdrobitoare ce le-a dat formațiunilor de tancuri, concentrărilor de infanterie și pozițiilor de artilerie sovietice; iar în luptele aeriene ea a doborît un număr mare de aparate dușmane.

S'a remarcat efectele bune ce s'au obținut de către avioanele speciale germane antitanc, chiar împotriva tipului greu T. 34 sovietic, care în celelalte campanii de pe frontul oriental se dovedise periculos prin blindajul și armamentul său.

În ziua de 1 August 1943 s'a executat primul atac aerian massiv împotriva României de către o formațiune de bombardiere grele nord-americane cu patru motoare de tipul „Liberator", — numite și „Forțăreț sburătoare" din cauza blindajului lor, considerat de constructorii săi de peste Atlantic invulnerabil și a armamentului lor puternic.

ERIAN
ulus Seișam

Dotarea aviației militare a Statelor Unite cu acest tip de bombardier greu, a fost însoțită de o literatură de propagandă internațională, în care pe lângă elementul de reclamă specific americanilor, a intrat într'o măsură destul de largă, intenționata de a intimida și alarma pe europeni, asiatici și africani cu capacitatea sa distructivă, superioară tuturor celorlalte bombardiere străine, amice, sau inamice. Și tot în scop de propagandă i s'a dat numele de „Liberator" acestui aparat, ca un sol de deviză ce s'a dovedit a fi lipsit de sens.

Raid-ul masiv aerian nord-american din ziua de 1 August a. c. a avut un obiectiv militar de o incontestabilă importanță și valoare: zona petroliferă Câmpina-Ploești. Pentru îndeplinirea misiunii ce li s'a încredințat aviatorii americani ce au format echipagiile formațiunii de bombardiere grele „Liberator" au primit instrucțiunile necesare. Acea formațiune de bombardiere a făcut parte din armata a 9-a aeriană a Statelor Unite, — armată adusă de câtva timp în Africa de Nord cu scopul de o organiza raid-uri la mari distanțe în Europa de sud-est și centrală.

Cum s'a organizat și executat raid-ul din ziua de 1 August 1943 împotriva României?

Ca să poată avea efecte distructive intinse, s'au concentrat pe aerodromurile din zona litorală a Cirenaicei, între Bengazi și Tocra, un număr de circa 150 de bombardiere grele cu câte patru motoare de tipul „Liberator", cu o protecție însă redusă de avioane de vânătoare din cauza distanței mari ce separa bazele lor de obiectivul determinat: regiunea petroliferă Câmpina-Ploești. Distanța dus și întors cu ocolurile necesare, a fost de aproape 4000 km. Formațiunea aeriană americană, împărțită în două, a zburat la o altitudine de maximum 10.000 m. până în apropierea zonei noastre petrolifere, de unde a coborât până la câteva sute de metri spre a atinge obiectivele.

Din jurnalul de bord al unui aviator american, ce a participat la acel raid și al cărui aparat a fost doborât în regiunea Ploești, reese că viteza a fost între 350-360 km. la oră și altitudinea maximă 10.000 m. Deasupra teritoriului nostru atacul s'a dat de către 125 de aparate, dar el n'a putut fi executat concentric și conform planului studiat în Africa, deoarece formațiunea de bombardiere americane n'a beneficiat de elementul-surpriză. Ea fusese semnalată de germani înainte de a trece Balcanii. Numai o parte din aparate au pătruns în zona petroliferă unde au aruncat bombe fără să fi reușit a provoca distrugeri mari. *Atacate de aviația de vânătoare și de artileria antiaeriană, germană și română, avioanele de bombardament americane au suferit pierderi dintre cele mai grele în raport cu numărul lor. Pe teritoriul nostru au căzut 41 de aparate dintre care câteva intacte.*

Numeroase aparate fiind avariate grav au căzut în Bulgaria și Turcia, iar altele au aterizat forțat, sau au dispărut în mare. Așa că procentajul pierderilor generale a trecut de 70 la sută, CEEA CE ESTE FARA PRECEDENT IN ISTORIA RĂZBOIULUI AERIAN.

Subsecretarul de stat al aviației Statelor Unite a declarat în Mai a. c., că aviația de bombardament americană, care a executat repetate incursiuni în Germania a suferit pierderi relativ mici în raport cu numărul aparatelor, procentajul netrecând de șase la sută.

„Desigur — a adăugat el — dacă procentajul pierderilor s'ar ridica la 10 la sută, asemenea pierderi ar fi insuportabile chiar pentru o aviație puternică cum este aceea a Statelor Unite".

S'a constatat însă că în atacurile teroriste anglo-americane din ultimele două luni, procentajul pierderilor americane înregistrate a trecut de 10 la sută; pe când atacul celor 125 de bombardiere grele americane din ziua de 1 August a. c., împotriva noastră, cu obiectivul instalațiile industriale petrolifere din regiunea Câmpina-Ploești, *s'a soldat cu un procentaj de pierderi totale de peste 70 la sută.*

Acest rezultat fără precedent, o scos în relief organizarea excelentă a apărării noastre aeriene și antiaeriene, valoarea combativă și spiritul de sacrificiu al admirabililor noștri vânători, care în colaborare strânsă cu cei germani, au susținut lupte grele împotriva unui adversar excepțional de puternic în condițiuni ce le-au asigurat una dintre victoriile ce va rămâne înscrisă în paginile istoriei armei aviației noastre.

Însuși comunicatul ce l-a dat publicității comandamentul armatei americane din Africa de nord privitor la raid-ul din 1 August 1943 împotriva României a recunoscut că *formațiunea aeriană americană a întâmpinat o reacțiune extrem de puternică din partea aviației de vânătoare și a apărării antiaeriene, din care cauză și pierderile sale au fost severe.*

Ministrul de război al Statelor Unite, d. Stimson, a *recunoscut și el procentajul ridicat al pierderilor suportate de formațiunea de bombardiere americană în atacul regiunii petrolifere din România.* Dacă ținem seamă de valoarea comercială a unui aparat tip „Liberator" — circa 150 milioane lei până la 170 milioane lei — cât și de membrii echipagiilor bombardierilor „Liberator" — câte 9 cel puțin de fiecare aparat — *reese că pierderile materiale suferite de aviația Statelor Unite, în acel raid, se cifrează la aproape 10 miliarde lei ; iar în efective, — morți, răniți, dispăruți și prizonieri — la peste 1000 de piloți, navigatori, observatori, radiofoniști, mitralieri ș. a.*

Aviația de bombardament anglo-americană a continuat incursiunile sale cu caracter terorist, atât împotriva orașelor din Germania, cât și a celor din Italia. În deosebi au suferit distrugeri considerabile în urma repetatelor atacuri teroriste, orașele Hamburg, Torino, Milano, Napoli, Roma a fost a doua oară atacată în ziua de 12 August de către avioanele grele de bombardament anglo-americane care au lansat bombele explosive și incendiare asupra cartierelor de locuințe și monumentelor religioase și artistice, dela o mare înălțime.

Englezii și americanii pretind că prin asemenea atacuri teroriste împotriva orașelor italiene ei urmăresc înlăturarea guvernului mareșalului Badoglio și constituirea unui guvern, care să accepte capitularea necondiționată. Poporul italian, cu toate suferințele ce le îndură din partea celor ce practică asemenea metode condamnabile în războiul aerian, este hotărât să continue lupta alături de Germania pentru apărarea independenței sale.

SUBLOCOTENENTUL AVIATOR DUMITRESCU VALERIU

Dela unul din cei mai buni prietani ai Sublocotenentului aviator Dumitrescu Valeriu, am primit cândurile de mai jos, pe cari le publicăm ca un pios omagiu adus memoriei, bravurei și tinereții sănătoase nu numai a acestui sburător distins, ci a întregei lui promoții. Din 9 sburători cari s'au prezentat la primele zile ale lunei Iunie 1940 la [illegible] la o eroică Flotilă de bombardament, mai trăesc doar 2. Ceilalți, cărora am avut cinstea de a le strânge mâna la despărțirea mea de o unitate dragă, se cânt pentru patrie în vâltoarea grelelor lupte aeriene dela Răsărit.

Chipurile lor purtate pe aripile și în inimile celor cari i-au iubit și prețuit — sunt încă prezente, luminând calea gloriosă a aviației noastre militare.

D.

Sublocotenentul aviator Dumitrescu Valeriu s'a născut la Ploești în anul 1920, dintr'o familie de militari.

După terminarea studiilor liceale se înscrie la școala de aviație. Se remarcă și este repartizat la „bombardament". Din toată promoția, 9 au fost aleși pentru aparatele *„Heinkel"*.

Înaintat ofițer în vara anului 1940, e trimis la flotila dela Brașov și mai târziu la București [illegible] până la începerea războiului.

Pleacă pe front cu [illegible] entuziasmul [illegible] și apăsarea de moarte, caracteristica aviatorilor. La toate îndemnurile de prudență răspunde râzând, că unui aviator îi stă bine numai în avion și că „moartea cea mai frumoasă este aceea care vine pe neașteptate". De o modestie rară, foarte puțin a vorbit de activitatea lui în timpul campaniei.

Se întoarce de pe front maturizat, în ochi cu adâncimea celor văzute și trăite, [illegible] — la 21 ani.

Pe pieptul lui voinic, cu cele mai frumoase decorații „Virtutea Aeronautică" clasa „Crucea de Aur" cu 2 barete, „Coroana României" cu spade și panglică de „Virtutea [illegible] Fier" cl. II.

Tatăl [illegible] și de o [illegible] ființă feminină, în lume cu o ținută atât de frumoasă că uimea, la tinerețea lui.

[illegible] cu o frumusețe fizică, rară la un bărbat.

Am în față faptele lui de arme — sunt multe — spicuite [illegible] la inamic, câteva:

În ziua de 22 Iunie 1941 formând echipajul cu Cpl. Floares, au fost singurii care au bombardat aerodromul Sud-Chișinău, unde se găseau 9 avioane inamice.

Sburând sub 100 m. au atacat pentru a treia oară aerodromul incendiind trei avioane și avariind probabil pe celelalte, fără a ține seamă că au rămas singuri, fără protecție deasupra obiectivului.

La 12 Iulie 1941, deși nu avea pregătire specială pentru sbor de noapte, s'a oferit a lua parte ca pilot la bombardarea aglomerărilor de trupe din zona Sorguța — unde a obținut un efect puternic, cu toată reacțiunea A. A. a inamicului.

S'a achitat de misiunea sa de pilot, cu toate greutățile impuse de întuneric și de atmosfera nefavorabilă.

La 9 Iulie 1941, a participat în calitate de pilot, la bombardarea gării Tighina. Reacțiunea A. C. A. a inamicului a fost extrem de puternică, combinată cu atac de vânătoare. În cursul luptei, echipajul său a doborît două avioane inamice.

La cererea observatorului, cu tot focul inamic, s'au îndreptat spre podul dela Tighina, care a fost bom[illegible]

Și așa a continuat cele 30 de misiuni câte a pilot [illegible] după terminarea primei campanii.

În Noembrie 1941 se întoarce în București, fiind repartizat la aerodromul de la Pipera.

În primăvara anului 1942 începe sborul fără vizibilitate, dela Popești-Leordeni-Conștiincios la extrem, făcea sboruri peste orele reglementare, avea dintre toți cel mai mare număr de ore de sbor — voia să fie stăpân pe deplin pe cunoștințele lui.

Peste puțin avea să termine școala și să fie el însuși instructor.

Soarta însă a vrăit altfel și la [illegible] de 2 Iulie 1942 s'a prăbușit cu avionul dela [illegible] una aripile; sufletul lui frumos și-a luat sborul în înălțimile care-i erau atât de [illegible] în [illegible] lui durerea imensă a părinților și a celor care l-au cunoscut și care nicioodată și prin nimic — nu va putea fi [illegible].

Stimate Domnule COMANDOR,*)

Am observat în minunata Dvs. revistă, pe care o urmăresc dela primul număr, publicate diferite articole de înălțare a eroilor noștri aviatori. Deși n'am putut da toată puterea evocatoare slovelor mele, totuși vă rog Domnule Comandor publicați și articolul meu. despre Locot. av. Urătu I. Nicolae, ca o modestă încurajare pentru un viitor colaborator al revistei Dvs.

Cu profund respect
B. CLOȘCA
elev
Alba-Iulia

Locot. Aviator

URĂTU I. NICOLAE

ÎN dimineața zilei de 22 Iunie 1941, Slt. av. Urătu N. sburătorul acela cald și stăpân pe sine decolează cu bombardierul lui pentru apărarea Patriei, apărare de care era atât mândru și conștient.

În luptă cu câteva „Rata" a fost doborât de vrăjmaș, pe pământul basarabean, pământul pe care cu două decenii înainte s'a jertfit și tatăl lui pentru acelaș sfânt ideal. A fost prima jertfă a aviației noastre. Primul sânge care a unit parcă cele două regiuni îndepărtate, dar tot atât de scumpe în simțirea patriotismului lor cald; primul sânge care cere răzbunare.

Departe de el, într'o comună ardeleană, stă singură acum mama lui „puțintică la trup, încovoiată de ani și trudă", veșnic cu lacrimi în ochi și al căror albastru s'a șters aproape complet, mândră însă că fiul ei și-a făcut datoria.

Înainte de moarte — desigur gândul lui Nae a sburat spre o copilărie nevoiașe, spre greutățile cu care s'a luptat o mamă singură acum, umilă și săracă, părăsită și uitată într'un colț de sat...

Sburători! Dumnezeu să vă lumineze calea mai departe întru împlinirea grelei, dar prea nobilei voastre misii, pentru binele Patriei și pentru gloria ei.

B. CLOȘCA
elev
Alba-Iulia

*) Din partea unui tânăr ardelean, elevul de liceu Bălță Clașca, am primit scrisoarea și „medalionul", pe care-l publicăm mai sus pentru sentimentele frumoase ale acestui tânăr și pentru cultul pe care-l păstrează celor ce s'au jertfit pentru Patrie.

MEDALIOANE

Locot. C-dor av.

CORNELIU BĂTĂCUI

Primul ofițer superior sburător căzut în luptă pe front. Bătăcui — nume de rezonanță neaoș românească — a intrat în războiul neamului cu tot avântul și cu toată credința în victoria finală.

Ardelean, din vremelnicile ținuturi ocupate, nădăjduia să retrăiască zilele fericite de odinioară în căsuța lui de *acolo* așezată pe culmi ce întotdeauna au fost ale românimei.

Înfocat și luminat naționalist, înțelegea, era convins că drumul către meleagurile copilăriei lui trece prin câmpiile Basarabiei desrobite și peste înfrângerea celor fără de Dumnezeu.

Nu a avut însă parte să lupte prea mult! Comandant al unei escadrile de recunoaștere îndepărtată a ținut să participe din primele clipe la vâltoarea luptelor aeriene, alături de camarazii și subalternii lui. Și acolo, sus, la mii de metri înălțime, a primit lupta inegală a inamicului: mai multe avioane Rata s'au năpustit asupra lui, prăvălindu-l!

Sufletul lui plutește însă mai departe printre noi; sburătorii lui îl poartă în toate „ieșirile" lor eroice șoptindu-i cu dulcețe numele lui de român neaoș: Bătăcui!...

UN CAMARAD

Onor.
Redacția și Administrația
Revistei „ARIPI ROMANEȘTI"

BUCUREȘTI
Str. Sărindar Nr. 9 etaj. I.

Subsemnatul Butnaru Dumitru din Iași str. Dragoș Nr. 14 răspunzând apelului Dvs. publicat în revista „Aripi Românești" al cărei cititor frecvent sunt, am onoare a vă trimite mai jos o fotografie precum și toate datele privitoare pe fiul meu BUTNARU EUGEN din Flotila 2 Observație Adj. aviator pilot.

Adj. av.

BUTNARU EUGEN

A executat 44 misiuni la inamic.

În toate misiunile a adus atât materialul cât și echipajul neatins la teren, în campania 1941-1942, drept care a fost răsplătit cu următoarele decorații:

1. — Ordinul VIRTUTEA AERONAUTICĂ de război cu spade clasa CRUCEA DE AUR cu prima bareță. Brevet Nr. 900 din 20 Februarie 1942.

2. — VIRTUTEA MILITARĂ DE RAZBOI clasa II-a, Brevet Nr. 2162 din 29 Iulie 1942.

3. — CRUCEA SERVICIUL CREDINCIOS cu spade clasa II-a. Brevet Nr. 2557 din 1 Septembrie 1942.

Fiul meu Butnaru Eugen din Flotila 2-a Observație ale cărui date am arătat mai sus se află dispărut dela data de 22 Decembrie 1942 la Morozovskaya.

Primiți vă rog deosebita mea stimă odată cu mulțumirile mele.

BUTNARU DUMITRU

CONTRIBUŢIA INDUSTRIEI AERONAUTICE ROMÂNEŞTI LA RĂZBOIUL AERIAN

de Comandor inginer av. C. NICOLAU
Director Construcţii Tehnice S. S. A.

AVIONUL, una din cele mai tinere dintre invenţiile moderne, a schimbat total aspectul războiului clasic. Numai graţie unei aviaţii puternice o armată îşi poate asigura libertatea de acţiune, îşi poate multiplica aproape la nesfârşit posibilităţile de isbire şi grăbi eficacitatea unei lupte în sensul victoriei.

Insă o aviaţie puternică implică pe lângă un personal format şi curajos, un material care să răspundă cerinţelor şi să fie cel puţin comparabil cu al inamicului. Deci dacă la primul aspect al unei aviaţii moderne apare ca prim factor personalul, cu toate cerinţele care i-se impun, un alt aspect nu mai puţin important este acela al materialului.

Intr'adevăr, comunicatele oficiale au vorbit de nenumărate ori de victoriile aviatorilor noştri pe front şi foarte puţine persoane ştiu însă că aceste victorii au fost câştigate cu un material românesc care reprezintă o concepţie şi o realizare românească.

In articolul de astăzi ne propunem ca să aruncăm câteva lumini asupra problemei materialului de aviaţie, aşa de puţin cunoscută marelui public.

Procurarea materialului volant necesar dotării unei aviaţii moderne pune o serie de probleme, fiecare din ele de o egală importanţă. Aşa, de exemplu, pentru ca să poţi să fabrici avioane trebue să se planifice şi să se organizeze industriile necesare pentru uzinarea celulelor, a motoarelor şi a nenumăratelor instrumente de bord, echipamente şi accesorii.

Aceste industrii trebuesc în aşa fel organizate şi desvoltate, încât produsele uneia să se armonizeze cu cererile celorlalte, în scopul de a ajunge la un ritm de fabricaţie care să satisfacă atât nevoile de material impuse de program, cât şi piesele de schimb necesare întreţinerei şi reparaţiei.

O altă problemă ridicată de existenţa industriilor este aceia a formărei mâinei de lucru, formare care trebue făcută metodic, căci specializarea cere timp.

Problema este cu atât mai grea când se pune pentru o ţară agricolă. Era cazul nostru.

Un alt aspect este acela al procurărei materiilor prime, fie din interior, fie din afara ţării. Aprovizionarea trebue făcută în aşa fel, încât uzinarea să poată decurge normal, într'un ianţ neîntrerupt pentru a putea evita goluri de fabricaţie şi a reuşi să scoatem numărul necesar de avioane la timp.

Soluţionarea problemei fabricaţiei, v'o puteţi imagina, este cu atât mai complexă în cazul unui avion, cu cât se ţine seama că în componenţa lui, a motorului şi a instrumentelor intră mii şi mii de piese şi zeci şi zeci de organe şi accesorii diferite care implică o diversitate de fabricaţie ce se întinde pe toate gamele de uzinaj, începând cu piese de o fineţă de ceasornicărie şi terminând cu acelea de aspect massiv.

Pentru a da o idee de efortul care este necesar pentru fabricarea propriu zisă a unui avion, cu motorul şi cu instrumentele lui, este deajuns să amintim, că dacă de exemplu pentru uzinarea acestuia s'ar cere în mediu 18.000 ore de lucru, atunci la fabricarea lui sunt necesari 90 de oameni specializaţi în diferite branşe şi care ar trebui să lucreze o lună de zile, câte 8 ore pe zi.

Cum mâna de lucru specializată nu se poate impro-

Lucrătoare într'o uzină de avioane românească.
(S. M. P.—P. K. Stachelscheid)

Sala de strungărie a unei fabrici de avioane.

Sala de construcţie pieselor a unei mari uzine de aviaţie română.
(S. M. P. — P. K. Stachelscheid)

(S M P.—P K Starhelscheid

viza, când nevoile de supraproducţie o cer (aşa cum de doi ani şi jumătate această problemă se pune continuu Industriilor noastre Aeronautice), atunci ca să se ajungă să se sporească numărul avioanelor fabricate se sporeşte numărul orelor de lucru pe zi efectuate de lucrător, ajungându-se dela 8 la 12 ore.

În legătură cu aceasta şi ca să precizez efortul făcut de Industriile Aeronautice Române voiu aminti că au fost epoci când lucrătorii noştri au lucrat până la epuizare, adevăraţi eroi ai muncii anonime opiniei publice, având doar satisfacţia efortului lor şi mângâierea rezultatelor de care comunicatele oficiale vorbeau că aviatorii noştri le-au obţinut pe front.

Şi aceasta nu-i decât un aspect al problemei.

Un alt mare aspect asupra căruia ne propunem să atragem atenţia este acela al asistenţei tehnice.

Pentru ca un avion să poată fi întrebuinţat în cele mai bune condiţiuni şi în siguranţă, trebue îngrijit, trebue întreţinut conform unor prescripţiuni bine determinate, alimentat, controlat etc.

Echipe întregi de mecanici, se[illegible] sunt chemaţi ca să urmărească zilnic materialul, să-l cureţe şi să-l alimenteze, să-i supravegheze mersul şi să-i asigure disponibilitatea de întrebuinţare la fiece moment.

Şi aceasta nu e totul, fiecare avion, motor instrumente de bord şi accesorii trec la un anumit număr de ore fixat pe baza experienţei la revizuiri parţiale, apoi după alt număr de ore la revizuiri generale, iar în caz de accidente, în reparaţie.

Pentru a vă da o idee ce înseamnă de exemplu o revizuire generală, este suficient să amintim că aceasta cere un număr de ore de lucru de lucru de specialitate cari reprezintă cam jumătate din numărul total al orelor de fabricaţie a avionului.

Se înţelege prin urmare că alături de organizările de care am vorbit până acum, apar atelierele de revizuiri şi reparaţii, mobile, semi-fixe şi fixe.

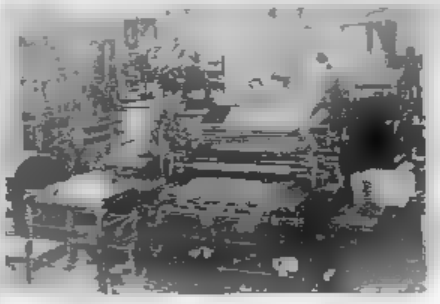
Dacă considerăm operaţiile de fabricaţie, de asistenţa tehnică din unitate şi pe urmă de revizuiri şi reparaţii, vedem că toate implică pentru o funcţionare normală şi armonică, o organizaţie tehnică ce depăşeşte obişnuitul şi care în anonimatul efortului ei asigură armatei aeriene funcţionarea ei în cele mai bune condiţii, încât să poată duce luptătorii la victorie.

Ca să dăm o idee mai clară asupra efortului pe care îl cere un avion în linie, este suficient să menţionăm că acesta reprezintă în dosul lui aproximativ 50 de oameni, care trebue să pună la contribuţie creerul şi munca lor specializată pentru ca să se poată realiza rezultatul aşteptat.

Scriind aceste câteva rânduri nu m'am gândit la propagandă, ci *am vrut doar ca să arăt cititorilor „Aripilor Româneşti" efortul celor mulţi şi anonimi, care au activat şi activează în cadrul Tehnicei Aeronauticei Româneşti şi care merită larg un omagiu şi pe această [illegible]*

Comandor av. C. D. NICOLAU

Revista



Aripi Românești

este pusă sub conducerea domnului N. Ionescu, șeful secției tiefdruck din tipografia „Dacia Traiană". La mont

și de tana

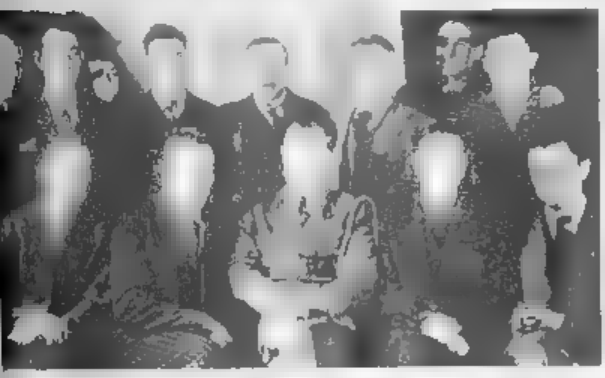
La secția gravu

Varga Mo do

Iancu I

M

gația preze



De la stânga la dreapta

Rândul I: Moldoveanu Ion, gravor; G. ... redactorul artistic; I. Ion Istrateanu, redactor; Vladimir Andreescu, pr. mal-redactor; Nicolae Ionescu, șeful secției tiefdruck.

Rândul II: Schweninger Ion, mașinist; Gh. Varga, gravor; Ionescu Aurel, gravor; Bodani Iosif, mașinist; Biber Aron, mașinist; Virgil Varga, foto-montator și Ionescu Dumitru, gravor.

La secția mașini sunt domnii Schweninger, Biber Aron, Moldoveanu Petre, F

La secția rețăre Vasile Dumitrescu, cehov

Dumitrescu Constantin Oneașu, Vasile Dobrescu, Erm Ștefănescu, Eugen Pavel și

La secția mașini plane, unde se lucrează tipăriturile obișnuite ale revistei, și este d. D. Teodo

O secție de deosebită importanță este aceea fotografică, unde se execută toate clișeele. Secția este condusă de d. Ștefan Gheorghiu și compusă din domnii Dumitrescu Gh. Constantinescu Al., și d-ra Lidia Svoboda

se dăm piept cu d. Ștefan Mușetescu (cele grafice), care face el ce face și atunci când revista ieșe cu întârziere de la celelalte secții o aduce la timp potrivit.

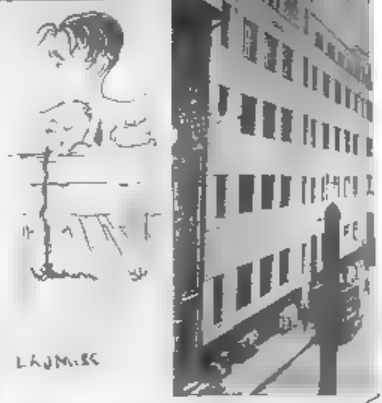
De aci, de la legătorie, revista ia drumul abonaților prin servi- sfătuiș, unde lucrează d-ra Constanța Moraru d-ra Varga pe partea de toată țara difuzarea fiind făcută prin societatea anonimă Interpress.

Se vede deci, cu câte mâini Aripi Românești trece prin multe mâini dela concepție până la cititor. Se mai vede că truda publicării unei asemenea reviste este destul de grea. Se unesc atâtea eforturi diferite pentru ca rezultatul să fie satisfacția pentru acești muncitori de diferite categorii că au pus o mână cititorului o revistă elegant tipărită și precis informată.

■

Dar efortul material al revistei? Nici acesta nu este de neglijat. Pornind, în August 1941, dela o cheltuiala de circa 20.000 lei cât a costat primul număr al revistei tipărit în Tipografia Școlilor

Factura unui singur număr al revistei „Aripi Românești" se ridică la 544.350 lei, numai pentru tipar. La aceasta sumă se adaugă cheltuielile de expediție, salarii, chirie și întreaga regie



SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE EDITURĂ ȘI ARTE GRAFICE „DACIA TRAIANA"

str. Sărindar Nr. 5-7

T

19

FACTURA Nr. 725

Societatea Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANA"
str. Sărindar Nr. 9

1945	17.000 „Aripi Românești" Nr. 44-45 a 48 pagini Tiefdruck, cu una culoare în loc de 5 pagini		
	[illegible]	245.100.-	
	[illegible]	257.402.-	50257
	Cilindru de culoare pentru una culoare în plus la 5 pagini a 1250.-lei		1800
	[illegible]		2250
	[illegible]		260
		Lei	54435

[illegible]

[illegible]

20 IULIE

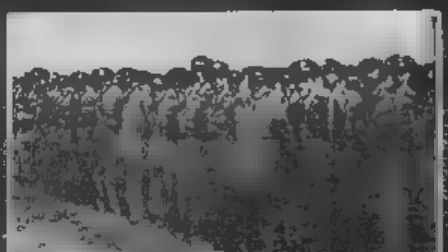
Ziua aviației

La București: M. S. Regele, Conducătorul și d. Președintele al Consiliului în timpul slujbei religioase la Monumentul Aviatorilor (S. M. P.)

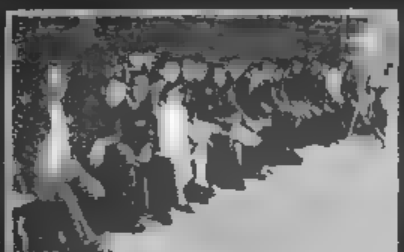
Sărbătorim și au sărbătorit pe-atunci, la treilea aniversar de la începutul războiului, ziua de 20 iulie 1945.

Strânși uniți în jurul Regelui, al Conducătorului și al steagurilor și avioanelor lor, aviatorii noștri au trecut în revistă cu bucuria în inimă și cu gândul la Cel Puternic, pe care îl au pe-atunci răsplătit morții glorioși, noaptea și ziua luptând și de-a dreptul pentru libertatea și independența țării.

Dăm aici câteva aspecte din cele sărbătorile aviatice din 20 iulie 1945.



La o flotilă de informații: în timpul sfințirii

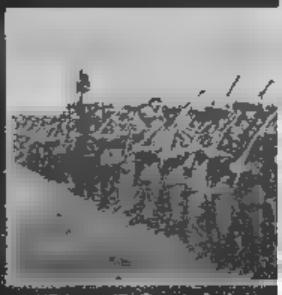


La informații: mari mutilați în timpul sărbătorii

La informații: Slujba religioasă

La vânătoare: [illegible]

La o regiune ocupată: în timpul slujbei

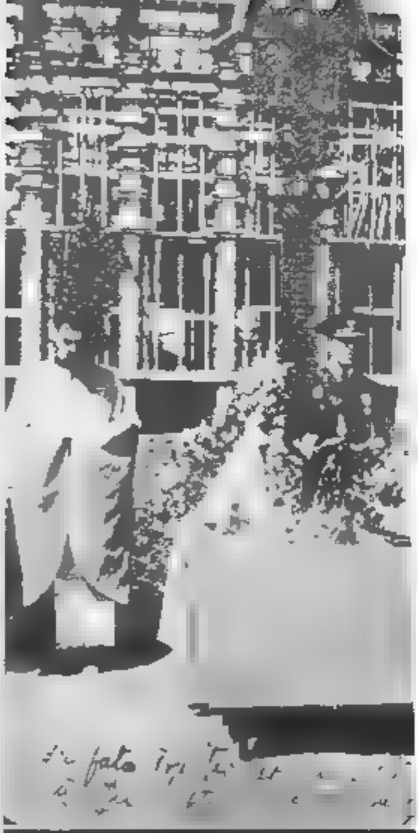


La informații: [illegible]

...ofiere Cpt. C-dor. vorbind ostaşilor

La Cap'tolă: Ministrul apărătorilor şi comandanţii Regimului Aerian

La vânătoare: Slujba religioasă



La bombardement: Comandantul vasului flotilei vorbind ostaşilor

La bombardement: la timpul slujbei religioase

La Internaţional: Jocul de-tori pentru ofiţeri căzuţi

La Internaţional: Corpul ofiţerilor germani şi ruşilor în timpul sărbătoririlor

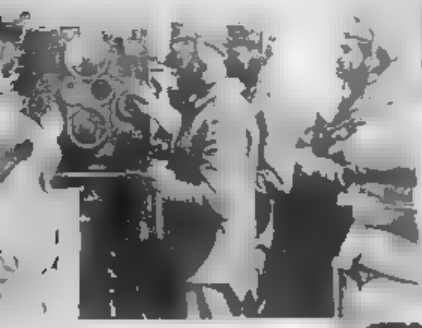
La bombardamente: [illegible]

ALARMA!

LA O BATERIE ROMAN SEMI-GREA, CARE LUPT PE FRONTUL DE RĂSĂR

Pândarii bateriei, orânduiți pe cele patru direcții cardinale, scrutează cerul cu binoclurile, gata să dea alarma de îndată ce avioane bolșevice și-ar face apariția.

Avioane bolșevice și-au făcut apariția. Servanții altimetrului stereoscopic le au prins în aparatele lor, pe care înregistrează o serie de elemente. Acestea sunt transmise sincronic și instantaneu, prin telesiadicație, aparatului central de tragere.

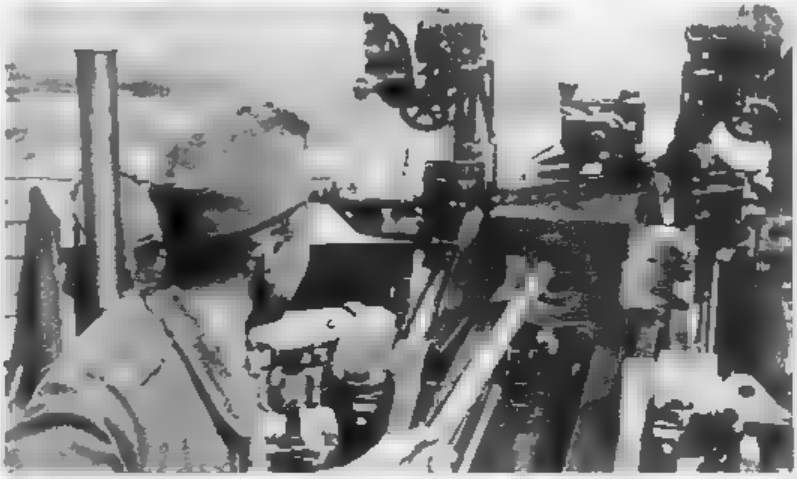


La aparatul central de tragere elementele primite sunt transmise după ce au fost transformate și concentrate, la tunuri.

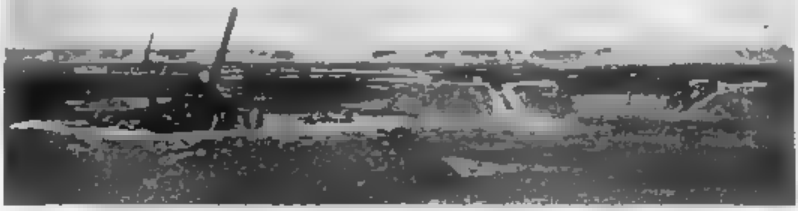
Tunurile au înregistrat indicațiile primite și și îndreaptă automat gurile lor de foc spre țintă și o avioanelor inamice. În fel și acestea țevile tunurilor au luat un unghiu determinat de poziția avioanelor inamice care au intrat astfel în pânzul lor de foc.

[illegible] pieze, servanții cu atît mai precise, cu cît au la reperarea [illegible] la denivelarea focului antiaerian se reglează fie [illegible] pe care ele să se spargă la înălțimea indicată de aparatul central de tragere.

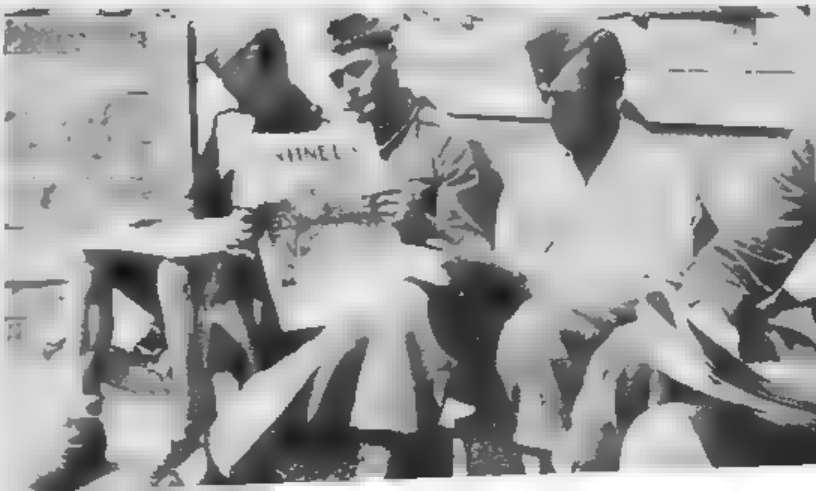
[illegible] pe aparatele sale, unii ochesc, alții reglează focoasele, altii încarcă și trăgerea se [illegible].



Tevile trebuie curățite cu [illegible], după o tragere atît de eficace.



Tevile bateriei au rămas, după [illegible] aviației inamice care încercaseră să pătrundă în sectorul apărat de această baterie antiaeriană românească. [illegible] la alarmă.



[illegible], după ce s-a scurs timpul de siguranță, [illegible] se mai face cînd să [illegible] din barajul de foc al antiaeriană [illegible] din apărarea acestui [illegible], [illegible] câteva clipe de răgaz, [illegible] poziție, alături de [illegible] ale [illegible] „Societatea Scutașilor", „Societatea" „Aripa Românei" venite din țară, cu vești proaspete.

[illegible] M. P.
[illegible] Sergent
T. LL. HANTZ
[illegible] armata română

HOTARELE PĂRINTEȘTI ALE ȚĂRII NOASTRE

[illegible]

[illegible] Europa care s-a urmarea de catre conducatorii comunisti, introduce ca mentalitatea lor care distrugea credinta, traditia, tarinia si morala. In cazul cand comunismul ar fi triumfat, specia umana de pe intregul glob s'ar fi [illegible] pana la animalitate.

In Europa cusese deja să se [illegible] [illegible] de la terminarea razboiului mondial 1918-1919 cand in Ungaria sub influenta lui BELA KUN incepuse energic aceasta actiune pe care si acolo brava noastra armata avea s'o [illegible] facand sacrificii mari.

Apoi in 1930 in doua randuri s-a mentestat actiunea comunista a [illegible] atrandă in Germania, unde a fost [illegible] de National Socialisti [illegible] de [illegible] Hitle.

Infine, Spania a fost tara care a suferit cele mai grele incercari ale actiune[illegible] comuniste, deoarece acolo aceasta do[illegible] lui facuse un adevarat bastion pe[illegible] extremul occident al Europei.

Situatia in care a carut Franta in 1940 situatie in care se gaseste si astazi si din care nu se stie cand se va mai putea redresa, se datoreste tot [illegible] comuniste care patrunsese adanc in conducerea statului.

Apoi communismul se manifesta puternic chiar prin forta armata si rand pe rand [illegible], cad prada Tarile Balcice [illegible] cu Polonia [illegible] Estonia [illegible] Lituania, si in cele din urma a incercat sa [illegible] [illegible] Romania prin Basarabia si Bucovina.

Dar nu numai [illegible] timpurile din urma s-a [illegible] [illegible] pericolul rosu, dar din cele mai vechi timpuri Conducatorii Tarilor Romanesti si-au avut armate bine pregatite cu care au [illegible] pericolului din Rasarit si de la [illegible] care le ameninta Tara si Continentul.

Conflictul avut de Stefan cel Mare cu Vlad Tepes pentru Chilia se [illegible] necesitatii strategice de a stapani [illegible] de comunicatie ce legau Apusul cu Orientul.

Din aceste timpuri penetratia Moldovenilor peste Nistru se accentuase [illegible] nevoia asigurarii acestor comunicatii. [illegible] de remarcat faptul existentei negustori[illegible] Moldoveni alaturi de cei greci in [illegible] port unde este astazi Odesa, vechiul cartier de asezare comerciala de atunci este actualul [illegible] Moldovanca din Odesa.

Cat priveste frontiera de la VEST [illegible] nu mai poate da nastere la discutii de oarece lasand la o parte datele istorice si etnografice unitatea Carpatina se impune de la sine.

Atat Stefan cel Mare cat si Mihai Viteazul au ridicat problema geopolitica neamului romanesc cautand sa [illegible] un Stat puternic cu centrul pe coloana [illegible] brata a neamului romanesc.

Caci singur popo[illegible] a apărat bastionul Carpatin e[illegible] legatura geopolitica [illegible] pamantul [illegible].

Cu acelaș scop de apărare, Regele Carol I și-a organizat armata după concepția militară germană.

In 1940 când conducerea Tării noastre a fost [illegible] de Conducatorul Ion Antonescu, acesta cu [illegible] clară a inteles necesitatea apropierii noastre de armatele Axei, ca care mergând alaturi sa putem face față hordei bolșevice.

Si in 1941 când Führerul Adolf Hitler prevede intentiile bolșevice de a ataca Continentul, hotărăște să atace el mai întâi. Inițiativei sale se alătură dorința noastră de a ne salva fratii robiti și de a ne răsbuna umilirea suferită dela 29 Iunie 1940 și până la 22 Iunie 1941, când la ora 3,20 dim. au fost auzite primele bubuituri de tun, care prevesteau începutul răsboiului sfânt și era deci necesar să ne apărăm existența neamului, regalitatea și onoarea.

Popoarele cu vizunea clară au intrat

alături de trupele germane în marea Cruciadă contra bolșevismului.

Frontul se întindea dela Oceanul Înghețat de Nord până la Marea Neagră. Partea de Sud a frontului era încredințată Generalului Ion Antonescu secondat de Șeful Marelui Cartier General, Generalul Alexandru Ioanițiu, care avea să piară la datorie după ce condusese la izbândă trupele germano-române, reconcerind pământurile strămoșești, Basarabia și Bucovina, și după ce se pregătise căderea Odesei și cucerirea Transnistriei, această regiune dela răsăritul României cuprinsă între Nistru, Bug, Marea Neagră și Liadova, care cu 2500 ani în urmă era locuită de strămoșii noștri Traci din ramura Geto-Dacă și purta numele de Tiragația, adică Dacia dela Nistru, mai târziu este cunoscută sub numele de țara Bolohovenilor adică Țara Românilor și Țara Brodnicilor, adică țara Românilor dela vaduri. Mai către timpurile noastre a primit numele de Moldova Transnistriană, care a fost apoi prescurtat la Transnistria.

Dacă cercetăm această problemă cu toată obiectivitatea, constatăm că Transnistria nu este decât o parte din marea unitate geografică, politică, istorică și etnică, a pământului românesc și că din toate aceste puncte de vedere este legată de restul pământului românesc cu care formează un tot organic și unitar.

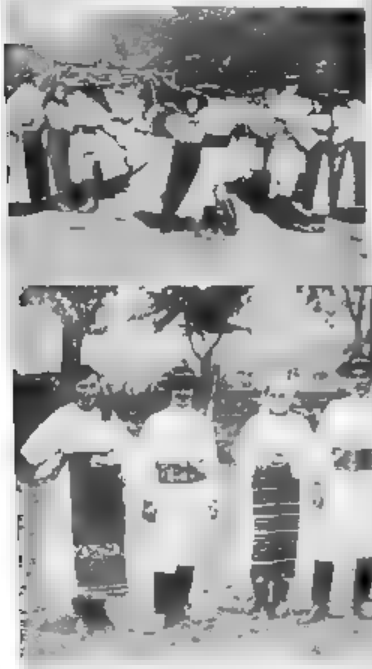
Trebuie ținut seama deasemeni că Rusia nu a anexat Transnistria politicește decât la 1792-93. Astfel trecutul Transnistriei face parte integrantă din istoria Neamului Românesc. Traci au locuit Transnistria încă din timpurile când harta etnografică nu pomenea năvălirea pe Rugi sau de Ucraineni.

Viteza probată de armatele noastre ne va reintregi România noastră scumpă în hotarele ei naturale.

Țara sub suveranitatea tânărului nostru Rege și condusă de bravul nostru Mareșal își va căpăta în noua Europă, cinstea și prestigiul pe care îl merită o Țară cu o armată ca a noastră, care a luptat fără preget și a ocupat cele mai mari fortărețe din lume ca Odesa, Sevastopol etc., și în afară de aceasta, care știe să lupte până la ultimul glonț și să se înfrățească în luptă atât generalii cât și soldații, murind mai bine decât să cedere dușmanului.

---

*) Publicăm cu plăcere lucrarea tinerei noastre colaboratoare — premianta Inspectoratului Școlar al Capitalei — întrucât deși subiectul ei nu are caracter a[illegible] [illegible] excepțional va fi ușor înțeleasă de [illegible]



AQUILA ZAMFIROPOL *)

Dragoș Vodă a daschălcat ve[illegible] Mara[illegible]

Primele texte românești au fost scrise în Maramureș.

Bobâlna revoluției dela 1437 se află în [illegible] ținutul Someș.

Andrei Mureșeanu, nemuritorul autor al patriotice poezii „Deșteaptă-te Române", [illegible] Bistrița.

Marele roman Simion Bărnuțiu s'a [illegible] trăit și a fost îngropat în Bocșa Română din Sălaj.

— Poetul Gh. Coșbuc s'a născut în Năsăud.

Octavian Goga, mare patriot și poetul [illegible] lor noastre românești, își are mormântul la Ciucea.

Luptătorul dârz care [illegible] s'a născut în Satul-Mare.

Inspecția D-lui General Ramiro Enescu, Șeful Statului Major al Aerului, la un eroic grup de bombardement

Un grup eroic!

Un căpitan [illegible] și [illegible]
Jean Rădulescu

În compunea acesta [illegible] la Leipzig, unde l am cunoscut mai [illegible] pe Lt. C-dorul Iosifescu N. dacă-i căuta cineva, [illegible] răspunde: revocab

La escadrila 80.

Comandantul secund al Grupului Landm[illegible] se [illegible] a ras de o rezistibilă și ca [illegible] afecțiune pentru marzani. [illegible] celei mai proaspete [illegible] de [illegible]

Avea pentru [illegible] o anumită [illegible] care era și pentru [illegible] pentru vârsta lor socia[illegible] și admirativă pentru [illegible] optimismul, sufletul sprinț al acestor băieți și către cari dragostea comandantului mergea cu toată inșu[illegible] rea

Am înțeles că [illegible] este ca pe propria să copii, fiindcă [illegible] ori unde, la popotă, unde vorbele pline de dub[illegible] [illegible] René, humorul rotund a [illegible] Dinu Marian sau siguranța acea ofensivă, atât de curată în [illegible] ransigența [illegible] românească, pe care o purta ca pe un drapel Valerică Demetrescu sau la postul de comandă, unde-i convoca pentru ordine. Lt. C-dorul Iosifescu îi se adresa cu ochii, zâmbet blajin, cu o dăscăl în care se domoliseră tristeți, vagi ca umbrele serilor basarabene și le spunea pe numele lor de botez. Calm, părintește, camaraderește, fie că-i cerea lui René o țigare fie că-i da ordin lui Valerică să pregătească avionul pentru misiune în zori

GRUPUL LANDMAN

La Grupul acesta de bombardament disciplina și buna dispoziție au fost și au rămas coordonatele lui sufletești

Și cum ele sunt rezultanta une tradiții în conducerea [illegible] fără par[illegible] [illegible] nu putea decât să semănăm cu actualul și comandant Lt. C-dor Landman Paul care îmbina într-o armonie fermecătoare omenia decizionea, camaraderia spiritul de jertfă personală și humorul acela de cafenele, stătos, degajat fără vârstă.

Cu o astfel de tradiție și lângă un atare om nu puteau crește bălăi sau anemoniți

Între doi oameni [illegible] Lt. C-dor Landman și succesorul său Lt. C-dor Iosifescu Grupul acesta polarizat activitatea lui pe repere de înaltă etică militară, iar rezultatele lui trebuiau să fie adorna efigiei celor doi comandanți

Mi-am amintit de atacul la sol dela Dalnik când Lt. C-dorul Landman Paul, după ce a explicat cum trebuie să se desfășoare misiunea, a cerut haina de zbor ca și cum ar fi cerut un jurnal și a pornit spre unul din avioane

Merg și eu cu voi!

Simplu, omenesc fără gâsceliște

Așa cum a fost acest minunat comandant actualmente cavaler al Ordinului Mihai Viteazul pentru marile lui calități ostășești, morale, tehnice și de combatant de primă linie, dealungul celor aproape tot atâtea misiuni câte a executat unul din locotenenții sau adjutanții săi.

ECUAȚIA SUFLETEASCĂ A GRUPULUI

Când a trecut Lt. C-dorul Iosifescu comanda, ecuația sufletească a Grupului era cristalizată. Între noul comandant și vechii din camaraz de luptă din prima campanie, se stabilise raporturi definitive

Două zeci și șase de misiuni până la cădere Odessa.

Douăzeci și șase de prilejuri de cunoaștere reciprocă și legănatul între comandantul secund și cadeții [illegible] din acele misiuni, început de 30 de flota, devotamentul cadeților [illegible] In avionul care a [illegible] format [illegible] ca să se repeadă greoi dar de[illegible] [illegible] vânătorilor bolșevici ca să-și salveze comandantul, se a[illegible] [illegible] René [illegible]

René [illegible] țigare

René [illegible] Intrăm pe la Nord și degajăm [illegible]

René cadetul formație de bombardament condus de Lt. C-dorul Iosifescu, tăimăcea astfel legătura sufletească indestructibilă a cadeților Grupului cu șeful lor

CADEȚII

Târziu, în re[illegible] două campanii, humorul viu ca spuma de drojdie a lui René, bătutul acela înalt cât un stânjen și bujor din obraji, [illegible] Valerică aveau să spună Subocotenent Gănescu și Demetrescu de stăți a promoției lor cu piepții acoperiți de [illegible] decorații de război au căzut la datorie

Atunci, prietenul lor dela Zilișteа și de la Leipzig, și comandantul lor a plâns. Do cadeți, doi prieteni care întruchipau la un loc iubirea și întrecerea voluntară și superbul [illegible] rărisseră frontul atâtor [illegible] prosperi de război.

. . . . . .

Mereu în fruntea escadrilei 80, Lt. Comandorul Iosifescu a stat alături sufletește de camarazi [illegible] de formație, așa cum se desprinde din registrul istoric al Grupului.

„Comandantul secund al Grupului ia parte în misiuni ca pilot și comandant de formație a Esc. 80, constituind prin prezența sa un puternic suport moral pentru echipaje [illegible] tinere ce încadrau această escadrilă.

Hotărât, calm și temerar, Lt. C-dorul Iosifescu N. a condus întotdeauna formația sa la obiectiv, indiferent de reacțiunea inamicului și a perseverat în executarea misiunilor revenind în numărate rânduri de câte două trei ori la țintă, pentru a fi sigure toate bombele sau pentru a fi fotografiate rezultatele

Fiind cel dintâi gata să plece în misiune Lt. C-dorul Iosifescu N. a rămas în teren [illegible] [illegible] numai atunci când Comandantul Grupului intrând în

D. General av. Gh. Jienescu, ministrul Subsecretar de Stat al Aerului, într-o inspecție, însoțit de d. G-ral Gheorghie Erdli — Comandantul corpului aerian român aflat pe front — de comandanții de flotilă și grup: C-dor V. Constantinescu, Christescu și Iosifescu

av. Dumitru Ştefănescu

Lt. av. O. Rovenţa

Ş. Lt. av. r. Oncioiu Mihail

Lt. av. Georgescu Gh.

formaţie, îi ordona să-l înlocuiască la postul de comandă".

Când grupul a intrat în acţiune în sectorul Stalingrad sub comanda Lt. C-dorului Iosifescu N., noul comandant ducea cu dânsul mai departe tradiţia vechilor comandanţi şi entuziasmul cadeţilor din prima campanie alături de hotărîrea bărbătească a vechilor luptători. Cadeţii deveniseră cadrele de bază ale noilor şi grelelor bătălii depe cerul Donului şi al Volgei. Aveau deja — şi jertfe şi victorii.

LUPTA PE SALTURI

În luptele dela 19 Sept. 1942 până la 8 Februarie 1943, Grupul acesta de Heinkele a aruncat circa două milioane Kg. de bombe în două sute de misiuni.

Cu lovituri de o precizie exemplară, încât Grupul primea chiar obiective speciale înguste de 150 de metri, în faţa liniilor noastre şi germane de infanterie, au fost distruse fabricile dela Stalingrad, Krasnaja Sloboda, gările din Cotluban, Frolow; la Mihailowa formaţiile de Heinkele au pătruns 140 de Km. în spaţiul inamic fără vânătoare, deşi pe traseu se aflau 3 terenuri de vânătoare în stare de alarmă.

În drumul bombardierelor noastre s'au ridicat tot de atâtea ori câte ieşiri au făcut, perdele de antiaeriană dese ca sita. Ieşiţi Lt. comandorului Iosifescu aveau antrenamentul făcut cu prisosinţă, dela Basarabeasca, dela Dalnic, dela Bulgărica, dela Odessa. Şi apoi ştiu câtă meticuloziate punea şeful acestui grup glorios în pregătirea misiunilor.

Simplu sburător, rămânea ceasuri întregi pentru a trage, cu personalul său navigant, învăţăminte din fiecare misiune executată. Şi orice misiune nouă era detaliată până la cel mai mic amănunt, încât să surprindă deseori obiectivul nepregătit pentru reacţiune. Mai presus de orice, fermitatea cu care au fost executate cele mai grele misiuni, dela bombardamentele asupra Stalingradului căruia i-au luminat ruinele cu peste 40 de incendii sfinţite de jertfa măreaţă a echipajului Cpt. Mişu Holban-Lt. rez. Ionel Dumitru, lovit în plin de sita de moarte depe cerul Stalingradului, — până la crâncena bătălie depe Don unde au atacat la 10 metri înălţime coloane blindate şi cavalerie sovietică.

Şi aşa, luptând pe salturi, dintr'un teren pe altul, acţionând cu o parte din echipagii între două deplasări, Heinkelele Grupului Iosifescu au ţinut tare frontul dela Rostov într'o colaborare frăţească cu infanterie noastră şi germană încleştată năprasnic în grele bătălii defensive.

ECHIPAJUL UNIC

Grupul acesta de bombardament, care a excelat prin îndemânarea şi precizia echipajilor, prin avalanşa de misiuni şi cascada de kilograme de bombe aruncate pe obiectivele cele mai înverşunate, este unul din grupurile de elită ale aviaţiei noastre.

Am vorbit mult cu Cpt. Profir Ion, unul din piloţii excepţionali ai bimotoarelor, un băiat în care aştepţi dintr'o clipă într'alta să isbucnească un incendiu. Am găsit într'insul un pasionat al pilotajului un artist al atacurilor de bombardament şi un cald camarad pentru toţi cei care au înfruntat, alături de ei, moartea. Mi-a povestit lucruri extraordinare în felul lui discret de a le spune, cu modestie şi cuvinţa aceia atât de delicată care caracterizează un temperament totuşi năvalnic. Am trăit intens, tot pateticul acelui minunat echipaj care a fost al Căpitanului Profir Ion — Cpt. Teodoru Eugen. Acesta din urmă a căzut în ziua, singura zi, când nu făcuse echipaj cu cpt. Profir, care poartă în ochi o tristeţe duioasă, de parcă sufletul lui Teodoru l-ar răcori gândurile cu amintirea lui.

Echipajul acesta este un model pentru sufletul unic pe care-l făceau cei cinci oameni la bord, şi aşa cum spune Cpt. Profir, structura sufletească a echipajului este opera exemplarei ţinute de război a lui Teodoru. În cele 86 de misiuni ale sale a fost de o tărie de fier, de o precizione de bombardament stimulatoare pentru celelalte echipagii şi de un potenţial sufletesc de aşa mare calitate, că tot echipajul gândea, simţea ca dânsul. Ca ei toţi, ca să transcriu adevărul, fiindcă temperamentul bătăios a lui Teodoru s'a închegat prin cioocnire în voinţa unică a celor doi ofiţeri, o voinţă depăşitoare de moarte încât rupeau formaţia după bombardament şi rămâneau pe obiectiv ca avion fotograf. Cpt. Profir răsturna avionul la o mime de verticala lui, cpt. Teodoru fotografia şi apoi devenea fericit ca un copil, omul acesta arţăgos la ducerea spre obiectiv, iar afecţiunea lui sgomotoasă încălzea sufletele tuturor. Mitralierul şi radiotelegrafistul aşteptau cu sufletul ghem explozia aceasta de voioşie şi ştiau astfel că misiunea a fost astfel bine executată.

Aşa a fost echipajul unic al grupului. La 30 Noembrie 1942 avea să fie citat pe ordin de zi pe Corpul Aerian, împreună cu echipajul Slt. rez. Oncioiu Mihail-Adj. Petcu Constantin, alt echipaj tare, pentru distrugerea unui depozit de muniţii dela Rybnij.

ÎN BEZNA ALBĂ DEPE CYR

În ziua în care a căzut Cpt. Teodoru în echipaj cu Adj. Pârvan, o patrulă de He a primit ordin să facă o recunoaştere armată cu căutare de obiective.

Vremea era mizerabilă, vreme de apocalips. Zăpada, în vârteiniţele viforelor, uniformizase reperele şi avioanele noastre navigau greu în beznă depe Cyr.

Trei echipagii tari: Cpt. Teodoru Eugen—Adj. Pârvan, Lt. Rădulescu Ion—Slt. Dinu Marian, Slt. Georgescu—Adj. Cojocaru.

Deasupra lor o pâslă vânătă de nori. Sub ei, alb. Avioanele pluteau la 5—10 metri de pământul înzăpezit, iar observatorii îşi chinuiau ochii să-i, poată lega de repere neprevăzute, în unghiurile imposibile de vizare ale vitezei la care mergeau. S'au pomenit astfel trecând, la 20 Km. Est Bukowska, peste o concentrare de baterii antiaeriene pe care a surprins-o sborul acesta sandwich între nori şi pământ. Viteza şi unghiurile mici de vizare nu permiteau atacul în momentul în care avioanele au trecut la o verticală scurtă de 10 metri faţă de amplasamentele duşmane.

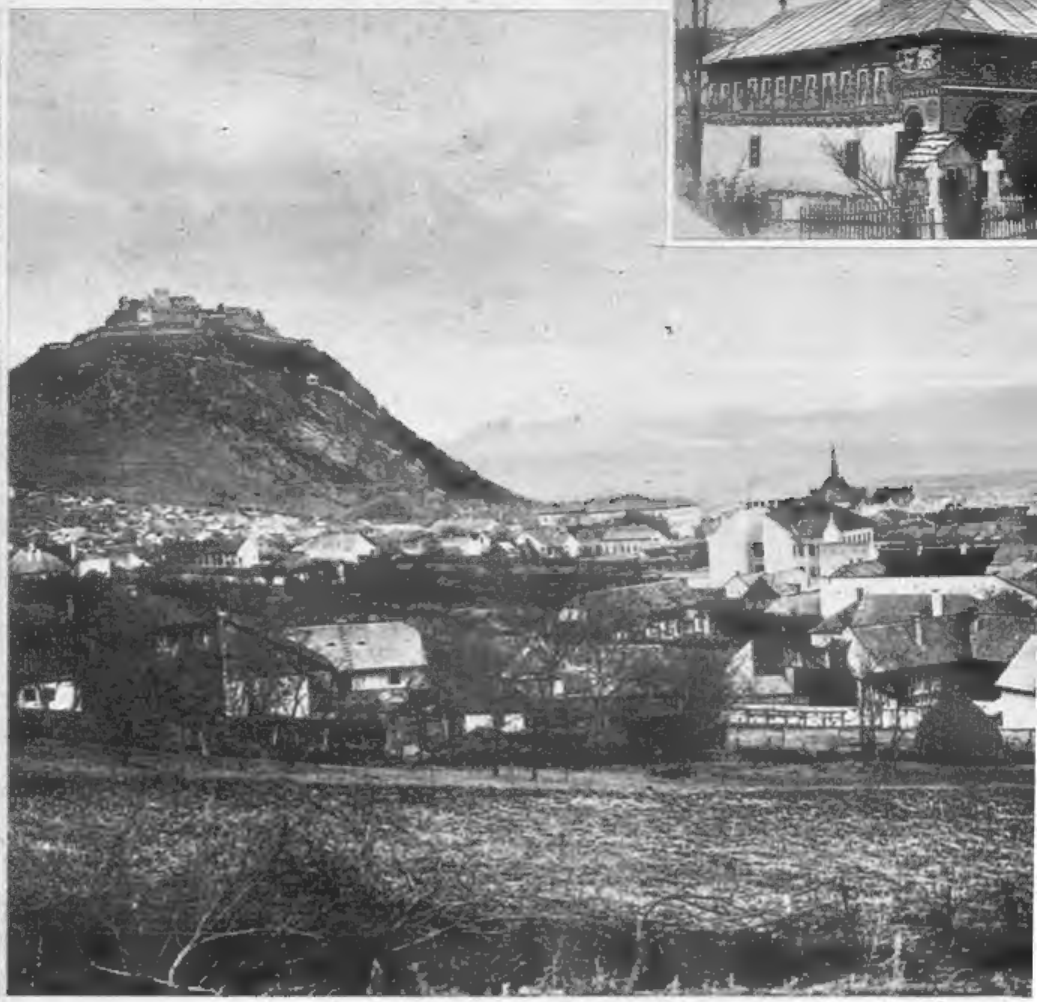
Cpt. Teodoru a determinat formula de atac, a virat larg cu patrula pentru realizarea şi controlul unghiului de bombar-

(Continuare în pag. 23)

Sărbătorii unui glorios grup de bombardament, pe front

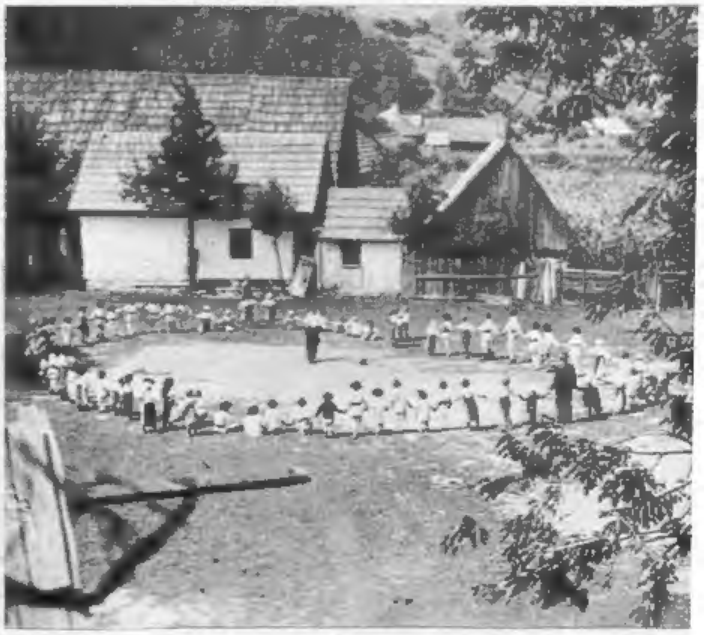
TRADIȚIONALE

Biserica din Ciomăgești-Argeș



Cisnădioara — Jud. Sibiu

Un grup de fete din organizația extrașcolară



Iatr'un sat din Ardeal învățătorul, arătă elevilor săi, dansul național românesc, Hora Unirii

UN GRUP EROIC

(Urmare din pag. 21)

dament, revenind apoi în linie și atacând dela 10 metri.

Urgie de bombe în urgia de foc pe care au ridicat-o tunurile și mitralierele bolșevice care-și pregătiseră elementele de tragere din momentul în care au fost alarmate.

— „Densitatea barajului era asigurată și am trecut astfel prin alta aceia în care Cpt. Teodoru a fost lovit în motor. După atacul acesta, atacul bolșevic din sector a fost întârziat. Nimeni n'a sburat în ziua aceia".

Sunt cuvintele Lt. Jan Rădulescu care înfățișează fundamentul moral al celei mai grele jertfe a grupului și mândria cuviincioasă a echipagiilor care au luptat în ziua aceia, singure, împotriva dușmanului terestru și contra îndârjirii atmosferice. O zi de onoare a aviației române de bombardament.

TREC CAVALERII...

Cu atâtenea cadre a luptat Grupul He al Cpt. C-dorului Iosifescu N. făcând acțiuni care, în afară de satisfacția tehnică a echipagiilor a atras mulțumirile înaltilor comandanți ai aviației germane și române și a Armatei în folosul căreia a stăviliț sau întârziat atacuri inamice ca bunăoară, la Klezkaja, unde — după bombardamentul Heinkelelor românești, un singur batalion de infanterie de ai nostru a reușit să cucerească satul.

Elemente de elită alcătuiesc ferura morală a acestui grup, elemente care au dat și tributul lor de jertfă, cele cinci echipagii căzute — la Stalingrad, pe Cyr sau pe Don —, și partea lor de glorie la gloria cea mare a aripilor românești.

Sunt cavalerii...

Cpt. Comandor Iosifescu N. cu 50 misiuni, conducându-și formațiile cu acea clar viziune care l-a scos din situațiile cele mai grele, la Dalnik la Odessa ca și în restul ieșirilor pe cerul Stalingradului, la Krasnaja Sloboda unde au fost bombardate celebrele fabrici de peste Volga, la Kotluban, la Frolow, etc.

Din Grupul lui de sburători care l-au însoțit în efortul său spiritual și material, 10 ofițeri sunt propuși la Mihai Viteazul și 4 adjutanți la Virtutea Militară.

Numărul misiunilor lor este edificator pentru experiența de război și pentru antrenamentul lor cu moartea: sunt *garda de onoare a Flotilei 1 Bombardament.*

Lt. Jan Rădulescu 123, recordmanul grupului, cu 2 avioane doborîte în 15 lupte (unul personal) majoritatea misiunilor la joasă înălțime.

Slt. Oncioiu Mihail, un băiat calm, tăcut, care a dat cele mai bune rezultate ale grupului, în 116 misiuni, distrugând cavaleria bolșevică pe Cyr, nimicind o coloană de 1000 mașini sovietice, amânând astfel atacul proiectat, surprinzând formații de tancuri în atac și dislocându-le.

Cpt. Profir Ion cu 140 misiuni, un pilot de elită, un caracter de bronz, un temperament de luptător medieval.

Cpt. Teodoru Eugen, cu 86 misiuni materializate prin distrugeri precise și fotografii documentare. Un om care a căzut cu regretul, poate, că nu a izbutit prindă pe peliculă D. I. D.-ului său, atacul unui Yak. Era marea lui dorință...

Lt. Georgescu G. veselul și tot pe atât de curajosul nostru camarad, cu 101 misiuni.

Lt. Rovența Octavian și Slt. Dinu Marian, cu câte 10 și 85 misiuni.

Lt. rez. Ionel Dumitru, admirabilul Ionel, căzut la Stalingrad, fiindcă a ținut să distrugă cu orice preț obiectivul dat.

Și cpt. Ștefănescu Dumitru, acest inegalabil prieten și comandant, cu 95 de misiuni, încheie frontul celor care, cu Adjutanții Petcu, Cojocaru, Dimitriu și Pârvan (propuși pentru Virtutea Militară) vor primi, pe inima lor bravă, înaltele insemne ale virtuții românești.

Sunt 14 sburători care pregătesc, alături de Cpt. C-dorul Landman Paul și Cpt. Nanu N., garda de onoare a Flotilei 1 Bombardament...

OAMENI DE PROVĂ

Sunt numai o parte din cei cari au luptat, cu aceiaș credință și cu aceiaș entuziasm, cu comandantul lor în frunte și toți laolaltă fac parte din categoria aceia de mare inițiativă, de curaj, de acțiune dinamică, pe care Jose Frances, unul din marii scriitori spanioli, îi numia „oameni de prova". Pe urma lor cadă alții, toți cei pe cari nu i-am pomenit încă aici, dar care sunt tot atât de bravi ca și celialți!

ION BĂLEANU

INFORMAȚII

În după amiaza zilei de 1 August a. c. o escadră de bombardament americană în forță de cc. 150 avioane de tip „Liberator" quadrimotoare — faimoasele „cetăți sburătoare" — a atacat regiunea petroliferă Ploești-Câmpina. În altă parte a revistei noastre este arătat mai pe larg sborul și rezultatul practic al acestui atac inamic. În această pagină — închinată exclusiv „Aripilor Românești în luptă" — găsim prilejul nimerit de a omagia încă odată îndrăzneala, eroismul de legendă și devotamentul fără de margini al sburătorilor și artileriștilor noștri antiaerieni cari — luptând într'o strânsă camaraderie cu sburătorii și artileriștii antiaerieni germani — au dobândit, prin grele bătălii aeriene, o victorie fără precedent, și pe care cei de „dincolo de ocean" au trebuit să o aprecieze cum se cuvine și să o recunoască prin toate posturile lor de radio. De altfel nici nu puteau face altcum: cele 41 de avioane doborîte și semănate în cuprinsul țării noastre — în afară de un alt număr considerabil ce pierdute pe drumul reîntoarcerii lor în Africa — au constituit un „document" categoric, vizibil de toată lumea și în consecință foarte convingător...

Pierderile minime suferite de aviația noastră și de cea germană în această neegală luptă arată măestria sburătorilor lor.

Ne închinăm cu smerenie pe urma unor jertfe scumpe, cari — mărind numărul celor ce au căzut până în prezent pentru drepturile și gloria Patriei — vor reprezenta despăruri iconanele sfinte ale Neației Românești!

*

În această aprigă bătălie aeriană — în care armamentul de bord al „cetăților sburătoare" era mult superior minunatului avion românesc de vânătoare I.A.R. — subloco-tenentul aviator Anastasescu, după ce a răpus cu dibăcia și curajul său un „Liberator" american în care se aflau 10 naviganți și tot atâtea mitraliere, luând la rândul său foc, s'a năpustit în căderea sa într'un al doilea quadrimotor pe care l-a prăvălit într'o teribilă împreunare! Soarta a vrut ca eroul nostru să supraviețuiască acestui legendar gest cu închide într'însul cea mai superbă hotărîre și cel mai înalt devotament pentru Patrie și armă!

În 1919, subloco-tenentul Bucur luptând pe Tisa contra 3 avioane maghiare aparținând armatei bolșevizate a lui Bela Kun, după ce a doborît unul, a preferat să intre „în plin motor", într'altul decât să cadă sigur doar cu o singură victorie!

În 1941, subloco-tenentul Clara Vasile, — într'o luptă cu 5 Raia bolșevice — după ce doborâ 2 din ele, procedeză la fel cu al treilea, transformându-se în singurul proectil de care mai dispunea la bord!

În 1943, subloco-tenentul Anastasescu... Bucur, Clara, Anastasescu! Același luptă; trei supraoameni!

AL. DEM.

„ARIPI ROMÂNEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rîg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 400 anual. Un exemplar lei 20.

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrala Presei", București, Str. Brezoianu, 9. Registrul com. nr. 299/942, Telefon 4.29.91, Cont cec 4991 și în Capitală prin Oficiul de distribuție al ziarului „TIMPUL", Str. Sărindar 15, București.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9. Înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în zina de 20 VII-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.

CAPITANUL AVIATOR ȘERBĂNESCU, BRAV SBURĂTOR ȘI LUPTĂTOR AERIAN. ARE 16 AVIOANE INAMICE DOBORÎTE PE FRONTUL DE EST